Zeitschrift: Schweizer Spiegel

Herausgeber: Guggenbühl und Huber

Band: 33 (1957-1958)

Heft: 7

Artikel: Zwischen Erde und Himmel : Erlebnisse und Gedanken eines Fliegerinstruktors

Autor: Wetter, Ernst

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1073499

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

ZWISCHEN ERDE UND HIMMEL

Erlebnisse und Gedanken eines Fliegerinstruktors

VON ERNST WETTER

Höhenflug

Vertrauensselig klettern wir – der Pilot und ich – auf dem Flugplatz Payerne in den Cockpit (Führersitz) des zweisitzigen Düsenjägers DH-115. Vertrauensselig deshalb, weil uns kein Gedanke befällt, das Flugzeug könnte nicht in Ordnung sein. Wir glauben nicht nur, sondern wir wissen, daß dieser Mechaniker, der uns beim Einsteigen behilflich ist, zuverlässig und genau seine Arbeit getan hat. Er pumpte Petrol bis zum Bersten in die Tanks hinein. Er hat den Sauerstoff in den Flaschen aufgefüllt, ohne den wir in großer Höhe, die wir heute erreichen wollen, nicht leben könnten. Seine Augen und Hände haben das Flugzeug nach verborgenen Fehlern und Mängeln abgesucht. Er kontrollierte das Funktionieren der Instru-

mente, den Ölstand, die Drücke, die zum guten Gelingen des Fluges vorhanden sein müssen. Er sagte, als wir zum Flugzeug kamen, nichts als nur dies eine: «Flugbereit!» Ein einziges Wort – das aber eine Unsumme von vorgenommenen Verrichtungen umschließt!

Fast achtlos gehen wir an dieses Mannes Arbeit vorüber. Wir nehmen sie als etwas Selbstverständliches hin. Oh, daß wir uns doch immer bewußt würden, was wir diesen Mechanikern zu verdanken haben!

Die Zuverlässigkeit unserer Bodenmannschaft ist sprichwörtlich. Ich kenne wohl viel Flugunfälle, die auf ein Versagen der Piloten zurückzuführen sind, doch kaum einen, bei dem es beim Mechaniker gelegen hätte.

Nun sind wir soweit. Die Fallschirmgurten sind angezogen. Wir sind an den Schleudersitz gefesselt. Das Kabinendach ist zu. Es schließt hermetisch gegen die Außenluft ab. Wir sind eingekapselt und auf engstem Raum zwischen Schalter, Hebel, Zeichen und Apparaten eingezwängt. Wir sind aufeinander angewiesen und haben eine Fliegerehe geschlossen. Ob Pilot und Beobachter, Patrouillenführer und Patrouillenflieger, Vorgesetzter und Untergebener: man ist nicht mehr ganz sich selbst – der zweite Teil befindet sich beim Kameraden nebenan. Deshalb wird auch die Fliegerkameradschaft so stark.

Nun rollen wir zum Start. Die Zuschauer stopfen sich wegen des Geheuls die Ohren zu. Wir aber hören hier drinnen nur leichtes Gesumm. Jetzt stößt der Pilot den Leistungshebel ganz nach vorn, und schon stieben wir über die Piste in den Himmel hinein. Wir steigen und steigen. Atemlos geht es aufwärts. 4000 Meter Höhe. Der kühle Medizinalsauerstoff durchströmt unsere Lungen. 7000 Meter. Hier beginnt die tödliche Zone für Menschen ohne Sauerstoffatmung.

Es ist jetzt 9.10 Uhr. Tief unter uns liegt ein Steinhaufen an einem Tümpel: es ist Lausanne am Genfersee. Der Pilot schaut zu mir hinüber, deutet südwärts und sagt: «In 12 Minuten sind wir über Locarno.» – In 12 Minuten! Was zu Fuß oder mit Auto beschwerlich getan werden muß im Überqueren der Alpen, wird hier fast zur spielerischen Leistung.

Die Sonne brennt auf uns nieder. Weiße Wolkenbänke treiben über die Erde dahin. Es ist so schön und friedlich hier oben, wir fühlen uns so losgelöst von der Hast des Städtelebens und des Berufes, daß wir auch die Gefahren vergessen, die uns hier – in 10 000 Meter Höhe – drohen. Vier Gefahren sind es, die um uns lauern: die Abnahme des Luftdruckes, die Abnahme des Sauerstoffes, die Kälte und die Zunahme der Strahlung.

Der Luftdruck nimmt mit zunehmender Höhe sehr rasch ab. Er beträgt hier oben nur noch ein Viertel. Es ist daher nicht ratsam, vor einem Höhenflug Nahrung oder Getränke zu sich zu nehmen, die Blähungen durch Gase verursachen. Sie würden sich hier um das Vierfache ausdehnen und könnten kolikartige Schmerzen verursachen. Auch Ohren, Stirn- und Kieferhöhlen werden bei anormalen Druckverhältnissen in Mitleidenschaft gezogen.

Eine weitere Gefahr bei Höhenflügen ist der Aero-Embolismus. Im Blute ist normalerweise ziemlich viel Stickstoff gelöst, weil Luft zu 79 % aus Stickstoff und nur zu 21 % aus Sauerstoff besteht. Wenn nun die Druckkabine in großer Höhe platzt, so sinkt der Druck sehr rasch ab und im Blute des Piloten herrscht die gleiche Situation wie in einer Limonadenflasche, die geöffnet wird. Das überschüssige Gas bildet Blasen und diese Blasen können schwere Störungen, ja den Tod herbeiführen. Für extreme Höhenflüge steckt man daher den Piloten noch in einen druckfesten Anzug, der in Funktion tritt, falls die Kabine versagen sollte. Dieser Druck- oder Höhenanzug liegt eng am ganzen Körper auf, wie eine pralle Wursthaut, und preßt mittels eines besondern Systems den Körper des Menschen zusammen. – Nicht gerade erhebend, um einen Höhenflug zu einem Erlebnis zu gestalten!

Sauerstoffmangel ist eine sehr heimtückische Sache, weil er kaum und in der Regel erst zu spät erkannt wird. Die Konzentration läßt – ohne daß man es bemerkt – nach, das Denken verursacht Mühe, die Sinnesorgane funktionieren nur noch zum Teil und immer weniger, bis schließlich Ohnmacht eintreten kann. Daher muß immer wieder die Sauerstoffatmung kontrolliert werden. Ein Blinker gibt der Besatzung Zeichen, ob den Lungen Sauerstoff zugeführt wird oder nicht. Auch werden die Piloten in Unterdruckkammern speziell ausgebildet, die Wirkungen von Sauerstoffpannen zu erkennen und zu bekämpfen.

Ob Sommer oder Winter: die Temperatur in dieser Flughöhe von 10 Kilometern ist stets konstant. Sie beträgt –56 ° C. Aber wir spüren sie nicht, denn der Cockpit kann geheizt werden. Nur an der Eisschicht draußen an der Fen-

sterrippe erkennen wir, wie kalt es in der Stratosphäre ist. Müßten wir wegen eines Defektes das Flugzeug verlassen, so würde uns nichts anderes übrig bleiben, als uns bis in tiefere und wärmere Schichten frei fallen zu lassen, um dann erst den Fallschirm zu öffnen.

Die vierte Gefahr schließlich ist die Strahlung. Da hier Dunst und Verunreinigung der Luft fehlen, sind wir der Sonnenbestrahlung besonders stark ausgesetzt. Wir schützen uns durch eine Spezialbrille.

Das sind die Gefahren des Höhenfluges. Wir ängstigen uns ihretwegen nicht, aber wir sind wachsam.

Der Pilot wippt mit den Flügeln. Unter uns liegt Locarno. Eine leichte Drehung: wir fliegen nun auf dem Nordkurs. In 10 Minuten werden wir über Dübendorf sein. Ein Katzensprung! Beinahe soviel Zeit benötigt man, um in der Mittagszeit den Bellevueplatz in Zürich zu überqueren.

Aller Anfang ist schwer

Vor ziemlich genau zwanzig Jahren meldete ich mich zur Fliegerei. Damals war ich noch bei der Infanterie eingeteilt, und man suchte Piloten und Beobachter. Ich war wütend über die Infanterie, weil ich im WK als Telephonoffizier statt eines Pferdes ein Fahrrad bekommen sollte, und so wollte ich versuchen, mir ein mehrpferdiges Flugzeug anzuschnallen. Es gelang mir allerdings nicht ganz, denn als ich die fliegerärztliche Prüfung verließ, trug ich den Stempel «Beobachter» in meinem Dienstbüchlein. Und ich wäre so gerne Pilot geworden!

Heute haben junge Flugbegeisterte nicht mehr zu befürchten, als Beobachter angenommen zu werden; diese befinden sich auf dem Aussterbe-Etat, denn unsere Flugwaffe besitzt nur noch einsitzige Kampf- und Aufklärungsflugzeuge. Ich will aber nicht behaupten, die Pilotanwärter hätten es heute leichter, ihr Ziel zu erreichen. Sie haben verschiedene Prüfungen zu bestehen, an denen viele scheitern: medizinisch-psychologische Eignungsprüfung, fliegerische und soldatische Prüfungen. Es genügt eben nicht, nur von Flugbegeisterung getragen zu sein. Die modernen, schweren, schnellen und komplizierten Flugzeuge verlangen vom Menschen mehr, beinahe sein Äußerstes. Die gemütliche Zeit des Herumfliegens ist vorbei. Jeder Flug wird nun zur Sauerstoffatmung. In drei Minuten befindet man sich in 10 000 Meter Höhe, wo die Außentemperatur –56 ° Celsius beträgt. Man erleidet stärkere Beschleunigungen, muß rascher reagieren, mehr wissen und mehr können.

Meist steckt der Wunsch, Flieger zu werden, schon früh in den Buben. Sie lockt die Rasse und der Mut, die vom Militärpiloten verlangt werden, oder das Spannende und Umfassende des Berufes der Verkehrspiloten. Sie wissen, daß der beste Weg, um Swissairpilot zu werden, über den der Militärfliegerausbildung führt.

Mit 17 Jahren kann man sich zur fliegerischen Grundausbildung (im Vorunterricht) melden. In Kursen oder Einzellektionen werden die Jungen im 18. Altersjahr durch die Aero-Clubs im Motor- oder Segelflug vorgebildet. Wer gut qualifiziert wird, erhält eine Empfehlung, damit er bei der Aushebung zur Fliegertruppe eingeteilt wird. – Es ist aber durchaus möglich, daß sich der Kandidat auch erst anläßlich der Rekrutierung als Pilotanwärter präsentiert.

Die medizinisch-psychologische Eignungsprüfung wird neuestens nicht mehr erst kurz vor der Rekrutenschule durchgeführt, sondern viel früher. Damit scheiden die für die Fliegerausbildung Ungeeigneten schon früh aus (normalerweise mehr als die Hälfte der sich Meldenden!). Dank diesem Vorgehen kann heute gesagt werden, daß kein Mangel mehr an Pilotennachwuchs besteht.

Wer als geeignet befunden wird, absolviert während seiner Flieger-Rekrutenschule eine fliegerische Vorschulung von 8 Wochen Dauer. Hier zeigt es sich, daß wiederum fast die Hälfte der Kandidaten ausscheidet, weil ihnen das fliegerische Gefühl fehlt. Dieses kann leider nicht durch Prüfungen am Boden ermittelt werden, sondern allein durch den praktischen Flugdienst.

Nun aber ist der Weg frei, und die Fliegerschule beginnt, aus der nur noch ganz ausnahmsweise Pilotanwärter entlassen werden. Diese strenge und durch jahrelange Erfahrung gewonnene Auswahl hat weitgehend mitgeholfen, die Unfälle in unserer Flugwaffe zu reduzieren, denn die Mehrzahl lag nicht in äußeren Umständen wie Wetter, technischen

Foto: Robert Vonlanthen
Für das Familienalbum:
die Kommunion

Störungen des Flugzeuges, sondern war durch das Versagen der Piloten selbst verursacht worden. Bedenkt man auch, daß ein Düsenjäger heute eine Million, morgen zwei Millionen kostet und für die fliegerische Ausbildung mit allem Drum und Dran pro Pilot rund 200 000 Franken aufgewendet werden müssen, so begreift man sehr wohl, daß es nicht gleichgültig ist, wen man zum Militärpiloten ausbildet.

Die Meinung, es würde bei der Pilotenauswahl stark auf Herkunft abgestellt, entbehrt jeder Grundlage, wie es auch falsch ist, daß Einzelkinder nicht Pilot werden könnten. Meistens sind es gerade die Eltern von Alleinkindern, die sich dem Wunsch ihres Kindes widersetzen, keinesfalls aber das Militär. Unsere Piloten stammen aus allen Bevölkerungskreisen. Ich konnte statistisch feststellen, daß die Väter der Fliegerschüler zu zwei Dritteln Handwerker, Landwirt und Arbeiter und nur zu einem Drittel Akademiker sind.

Auf eine Eigentümlichkeit möchte ich noch hinweisen, die meines Wissens sonst nirgends in so starkem Maße angetroffen wird. Es gibt sehr viele Bruderpaare in der Fliegerei. Dies war schon in den Anfangsjahren (Montgolfier, Robert, Wright) der Fall und ist auch heute noch so. Das Fliegen scheint also ansteckend zu sein! Und oft sind es gerade diese Bruderpaare, die dem Sport-, Verkehrs- oder Militärflugwesen einen besondern Stempel aufgedrückt haben, zum Beispiel: Dufaux, Primault, Ackermann, Burkhard, Spahni, Gerber, Schreiber und andere.

Wer einmal vom Fliegen gepackt worden ist, den läßt es nicht mehr los. Ich begreife daher alle diese Jungen, die Pilot werden wollen.

Der erste Alleinflug

Man kann fest und gerade auf zwei Beinen stehen. Man kann auch auf nur einem Bein stehen. In der Fliegerei gibt es oft Momente, wo man überhaupt auf keinem mehr steht. Ein merkwürdiges Gefühl, nicht wahr? Aber dieses überfällt einen manchmal, wenn man einem Pilotenschüler zusieht, wenn er seinen ersten Alleinflug absolviert.

Für die Anfänger hat der Satz: «Wenn der Boden nicht wär, wär's Fliegen nicht schwer» ganz besonders seine Berechtigung. Das Starten und Landen ist eben das Schwierigste, handelt es sich beispielsweise doch darum, ein Flugzeug auf seinen zwei Rädern fein säuberlich gerade zu halten, das mit etwa 150 Stundenkilometer mit dem Boden in Berührung kommt.

Wenn der Fluglehrer, der seinem Schüler in einigen Dutzend Doppelsteuerflügen das Fliegen beigebracht hat, nun den Zeitpunkt als gekommen erachtet, wo er aussteigt, die Brille hochhebt und sagt: «Sie können es. Fliegen Sie nun allein!», so ist dies der wichtigste Moment in der fliegerischen Laufbahn des jungen Kandidaten und der schwerste in der des Instruktors.

Manche Pilotenschüler nehmen diese Aufforderung gelassen hin, denn sie sind ihrer selbst und der Sache sicher. Bei einigen fangen plötzlich Zweifel an ihren eigenen Leistungen an. Andere wieder konzentrieren sich so sehr und einseitig auf gewisse Manöver oder Manipulationen, daß sie andere komplett vergessen. Und da eben kann es geschehen, daß sich der auf der Piste befindliche Fluglehrer seine Haare ausrauft, flucht und schimpft: «Ist er denn von allen guten Geistern verlassen?» und – wenn es ganz böse zu- und hergeht – seine Beine einzieht.

Da war der Fliegerschüler M., der sich als gelehrig, aufmerksam und gut gezeigt hatte. Nun absolvierte er seinen ersten Alleinflug. Er war gestartet, hatte das Fahrwerk eingezogen, die Runde gedreht und flog zur Landung an. Er näherte sich immer mehr der Piste. Doch der Augenblick, wo er das Fahrwerk hätte ausfahren sollen, war schon längst überschritten. Der Fluglehrer griff eiligst zum Mikrophon und rief: «Tre uno quatro, Fahrwerk ausfahren!» Aber der gute Schüler schien dies zu überhören. Unbeirrt stach er hinunter. Er konzentrierte sich ganz darauf, die Maschine möglichst genau beim Pfeil aufzusetzen.

Noch 300 Meter. Der Pistenwart richtete sein rotes Licht gegen das heranfliegende Flugzeug. Der Flugschüler achtete es nicht.

Noch 200 Meter. Das Flugzeug wurde immer größer. Der Fluglehrer rief ihm im Funk zu: «Durchstarten!» Der Schüler schien zu glauben, dieser Anruf gelte nicht ihm. Eine Petarde platzte vor dem Flugzeug auf der Piste, geworfen vom Pistenwart, als letztes Mittel.

Nun endlich schien M. zu reagieren, aber es

Foto: W. Walser
Hinter-Glas-Malerei

war zu spät, um auszuziehen, das heißt durchzustarten. Das Flugzeug berührte den Boden – ohne Räder.

Das war der Moment, als der Fluglehrer auf keinem Bein mehr stand.

Der Schüler besaß jedoch die Geistesgegenwart, sofort den Motor abzustellen. Das Flugzeug machte die feinste Bauchlandung. Es schwebte über die Graspiste als würde es darüber hingehaucht. Es gleitete über das Gras und kam dann zum Stillstand. Wahrscheinlich wollte der Schüler alles gutmachen, was er vorher gefehlt hatte.

Nun besaß der Fluglehrer plötzlich wieder Beine, und er eilte zur Maschine. Schuldbewußt öffnete M. die Cockpithaube. Geduldig ließ er die Tiraden über sich ergehen, die er – wie er sich selbst zugestehen mußte – verdiente.

Noteinsatz

Die St.-Niklaus-Feier am Samstagabend hatte bedeutend länger gedauert. Ich konnte es mir leisten, ein Glas mehr als unbedingt nötig zu trinken, weil ja am Sonntag nicht geflogen wurde. Erst kurz vor 5 Uhr morgens erwischte ich mit einem Satz mein Kasernenbett, das mit mir nun hin- und herschaukelte. Ich mußte trotz allem tief geschlafen haben, denn als ich plötzlich und unsanft aufgeweckt wurde, verstand ich nur Bruchstücke: «Aufstehen ... Fliegen ... Noteinsatz.»

Mit wirrem und quälendem Kopf schaute ich zur Uhr. Es war halb sieben Uhr. «Ist es denn schon Montag?» fragte ich.

«Nein, Sonntagmorgen. Aber nun steh doch endlich mal auf. Um halb acht Uhr ist die Einsatzbesprechung auf dem Flugplatz.»

Ich wagte nicht, meinen fürchterlichen Ast einzugestehen, und so rappelte ich mich mühsam auf, trank rasch einen Kaffee und begab mich zum Rapport. Hier erfuhren wir, daß die überraschenden Schneefälle und Lawinen den hintersten Teil eines Glarner Tales abgeschnitten hatten. Menschen und Tiere seien für einige Tage blockiert und verfügten nicht mehr über ausreichende Lebensmittel. Fourage, Lebensmittel, Tabak, Petrol und Medikamente sollten aus dem Flugzeug abgeworfen werden.

Indessen wir mit zwei Doppelsitzern das Gelände aus der Luft besahen, wurde auf dem Flugplatz Dübendorf eifrig an der Bereitstellung und Verpackung der Abwurfgüter gearbeitet. Wir überflogen den Paß im Glarnerland, sahen die zwei Hütten, in der an die zehn Menschen und 50 Tiere sich befinden mußten, und machten uns Überlegungen und einen Plan, wie wir am besten mit der schwerfälligen, vollgeladenen Ju-52 anfliegen konnten. Die Sache war nicht so einfach. Der Tiefflug war unmöglich, weil wir mit dem Flugzeug in dem engen Tal nicht kreisen konnten. Es würde uns somit nichts anderes übrig bleiben, als in 800 Meter über der Alp und knapp an den aufstrebenden Hängen und Gipfeln zu fliegen und zu versuchen, die Pakete so genau wie möglich abzuwerfen. Würden sie aber nach einigen hundert Metern freien Falls am Boden zerschellen?

Der Plan war gemacht. Wir flogen zurück. Nun erst spürte ich die durchzechte Nacht. Es war mir nahe daran, übel zu werden. Aber wir landeten glücklicherweise vorher.

Gegen 10 Uhr erfolgte der Start der Ju-52. Pilot und Co-Pilot saßen im Cockpit, zwei Mann warteten in der geräumigen Kabine auf das Abwurfzeichen, und ich saß in der Beobachtungskanzel hinten am Heck, auf einem schaukelnden Sitz. Ich hatte, als ausgebildeter Bombenschütze und Beobachter, den Augenblick des Abwurfes zu bestimmen und mittels eines Lichtzeichens in die Kabine zu übermitteln. Wie groß die Wurfweiten für Bomben betrugen, wußte ich, aber diejenigen von unförmigen und verschieden schweren Paketen konnte ich nur schätzen.

Wir wurden in den Bergen ziemlich heftig von Böen geschüttelt. Da ich mich so weit weg vom Schwerpunkt des Flugzeuges befand, wurde ich wie auf hoher See geschaukelt. Ich fühlte mich seekrank werden, noch bevor wir das erstemal anflogen. Aber ich zwang mich, nur an die Aufgabe zu denken. Ich blickte in die Tiefe, sah den Punkt senkrecht unter mir, den ich als Merkpunkt für den Abwurf gewählt hatte, und gab ein Zeichen. Dann lehnte ich mich erschöpft zurück, aber gleich mußte ich mich über die Bordwand beugen und mich übergeben. Trotz dem Schleier sah ich den in ein feines Drahtgitter gehüllten Heuballen im Tannwald einer nahen Schlucht verschwinden. Zu kurz!

Die Junkers 52 kurvte zurück. Neuer Anflug. Ich durfte nicht schlapp werden, und doch war mir sterbenselend zu Mute. Das Schütteln und Kreisen hörte nicht auf. Ich wartete noch ein Weilchen zu. Jetzt! Nach einigen Sekunden bangen Hoffens sah ich das rote Band, das an allen Abwurfpaketen zur

bessern Erkennung im Schnee angebracht worden war, am untersten Rand der verschneiten Alp liegen. Immer noch zu kurz, aber immerhin besser als vorher.

Wieder zurück zum dritten Anflug. Ich gluckste nur noch. Mein Magen hatte nichts mehr zum Hergeben. Aber dieses leere Glucksen war viel schlimmer. Fast hätte ich vergessen, das Zeichen zu geben. Doch nun lag das Paket richtig. Einige Dutzend Meter vor der Hütte. Man sah, wie sich Leute einen Weg durch den tiefen Schnee zum schwarzen Punkt bahnten. Das gab mir und sicher auch den Kameraden im Flugzeug neuen Auftrieb. Jetzt durfte ich nicht versagen, sonst würden die vielen übrigen Abwurfpakete diese armen Leute dort unten nicht erreichen. Es liegt an mir, ihnen Hilfe zu bringen, hämmerte ich mir ein.

Immer von neuem kreiste das Flugzeug und flog die Hügel an. Achtzehnmal. Und achtzehnmal gluckste ich dazwischen und schwor, nie mehr ein Flugzeug zu besteigen.

Doch das Unternehmen endigte erfolgreich. Wenigstens was das Abwerfen der Lebensmittel und Fourage betraf. Wie wir nachträglich erfuhren, kam alles mit Ausnahme von zwei Heuballen in gutem Zustande unten an. Später erhielten wir sogar von ungelenker Hand geschriebene Dankesbriefe.

Als wir wieder gelandet waren, hatten meine Flugkameraden ihre Freude an mir. Ich fror jämmerlich, denn dort oben im scharfen Fahrtwind war es sehr kalt gewesen. Auf der Wollhaube vor meinem Mund lag eine Eiskruste. Vermutlich hatte ich auch ein käsiges Gesicht. Das Glucksen hatte noch nicht ganz aufgehört. «Paß auf», sagte der Pilot mit todernstem Gesicht zu mir, «wenn so etwas Rundes dir vom Magen her aufstößt, dann schluck es hinunter: es wird dann wohl der Blinddarm sein.» Riesiges Gelächter. Ich lachte mit, und so hörte auch das Glucksen auf.

Unnötig zu sagen, daß ich meinen Schwur nicht hielt und anderntags wieder flog.

Der Spaghetti-Code

Aviso: lili basso quatro elefant diaboli direzione porcellan.»

Wer kann dieses Kauderwelsch, oder besser gesagt Pseudoitalienisch, entziffern? Sehr einfach: man nimmt den Code der Flieger zur Hand und übersetzt daraus: Meldung (aviso): links unten (lili basso) vier feindliche Panzer (quatro elefant diaboli) in Richtung Langenthal fahrend (direzione porcellan).

Dieser Spaghetti-Code, wie ihn die Flieger nennen, stammt aus der Zeit, da man sich am

---

Da musste ich lachen . . .

In meinem Kurs «Intermediate German» lese ich mit meinen amerikanischen Studenten die Novelle «Der Schuß von der Kanzel» von C. F. Meyer. Die Studenten benützen als Text ein redigiertes, mit Fußnoten und Erklärungen versehenes Novellenbuch. Wir sind bei der Stelle angekommen, wo Wertmüller seinen Diener Hassan ausschimpft, weil es diesen zum Jaß in den «Löwen» nach Meilen hinüberzieht, obgleich sie ihn dort am vorangehenden Sonntag unter den Tisch gesoffen haben. Hassan antwortet dem General in seinem gebrochenen und etwas stotternden Deutsch:

«Nicht saufen, Gnaden! Schön Spiel, einzig Spiel! J-aß!»

Beim Worte «Jaß» steht eine Fußnote, und meine Augen wandern an den untern Rand der Seite, um die dazugehörige Erklärung zu überfliegen. Und plötzlich breche ich — ich kann mir nicht helfen — in ein ganz unprofessorales, beinahe schallendes Gelächter aus. Die Erklärung des von Hassan stotternd ausgesprochenen Wortes «Jaß» lautet nämlich, ins Deutsche übertragen:

«J-aß: Schweizerisch für ‚Ich aß' (habe gegessen).» Hassan will damit sagen, daß er in Meilen nicht nur getrunken, sondern auch gegessen habe.

Dr. F. M.

liebsten die Funkgeräte gegenseitig an den Kopf geschmissen hätte, um wenigstens so eine gewisse Verständlichkeit zu erreichen. Diese elenden Störungen im Funk! Heute sind sie vollständig behoben, und kristallklar ertönt die Stimme im Flugzeugfunk. Trotzdem hat dieser Code noch seine Bedeutung, denn wie könnten sonst die deutsch-, französisch- und italienischsprechenden Besatzungen miteinander reden? Es lassen sich damit komplizierte Begriffe und Ausdrücke auf einfache, eindeutige Art ausdrücken, so daß Mißverständnisse fast ausgeschlossen sind. Der lange Fragesatz: «Wie peilen Sie mich rechtweisend?» kann beispielsweise allein durch das Wörtchen: «Traverso?» ersetzt werden.

Am treffendsten dünken mich aber die Ortsbezeichnungen in diesem Spaghetti-Code. Die muß man kein zweitesmal lernen! Sie sitzen schon beim ersten Lesen. Zum Beispiel: cibazol = Basel, loki = Winterthur, organdi = St. Gallen, fondu = Bulle.

«Domanda riposo chicito für campari», will etwa nicht heißen, man möchte in der Chicito-Bar in Bern einen Campari trinken, sondern: «Kann ich in Bern landen und Betriebsstoff aufnehmen?» Dies, damit keine Irrtümer entstehen, falls ein Amateurfunker eine solche Botschaft aufnimmt und sie im Widerspruch zum Kapitel «Alkohol und Nikotin» findet!

Alkohol und Nikotin

Ein bekannter Fliegerarzt sagte einst, die ärgsten Gifte für den Flieger seien Alkohol, Nikotin und ... Frauen. Nun, in den heutigen Vorschriften ist nur mehr von Alkohol und Nikotin die Rede. Vermutlich, weil die Wirkung dieser beiden Stoffe einigermaßen feststellbar und vorausdenkbar ist. Im übrigen wäre noch zu beweisen, ob Frauen als «Gift» bezeichnet werden können!

Als ich seinerzeit meinen Bekannten und Verwandten mitteilte, ich würde nun Militärflieger, hörte ich vielfach die Bemerkung, da geriete ich in eine schöne Saufgesellschaft. Mag sein, daß sich die Flieger früher sehr gesellig gezeigt haben. Sie waren etwas Außergewöhnliches und glaubten daher auch, sich außergewöhnlich benehmen zu müssen. Sie setzten sich den Gefahren aus wie kaum jemand sonst, und der Alkohol gab ihnen, sowie sie sich wieder am Boden befanden, das während des Fluges verloren gegangene Gefühl der Sicherheit und Geborgenheit, der Daseinsfreude und des glücklich überstandenen Risikos zurück.

Mit dem Fliegen von Hochleistungs- und Kampfflugzeugen, die Schall- und Überschallgeschwindigkeit erreichen, ist eine Umwandlung bei den Piloten eingetreten. Wenn heute jemand eine Pilotenschule oder eine im Dienst stehende Fliegerstaffel besucht, wird er die Feststellung machen, daß zu den Mahlzeiten oder abends kaum mehr alkoholische Getränke konsumiert werden. Mehr als für den Autofahrer ist der Alkohol für den Flieger zu einem gefährlichen und trügerischen Feind geworden. Er beeinflußt die psychischen Funktionen und vermindert die Leistung.

Ein Fliegerarzt, den ich fragte, weshalb unseren Militärpiloten so starke Mäßigung auferlegt werde, sagte unter anderem: «Unsere höchste Pflicht ist, das Leben unserer Piloten zu erhalten. Wir müssen ihnen auch zeigen, wie sie die Belastungen, denen sie im höchsten Maße ausgesetzt sind, am besten bestehen können. So fordert das Fliegen – nebst anderem – Koordinationsvermögen und Geschicklichkeit. Aber gerade diese werden bei Alkoholgenuß gestört. Der Flieger muß alle seine Sinne beisammen haben, wo es manchmal um Bruchteile von Sekunden geht, wo Entschlüsse rasch gefaßt werden müssen und wo die Bedienung des Flugzeuges immer vielfältiger und komplizierter wird!»

«Wie stellen sich ausländische Luftwaffen zu diesem Problem?»

«Die amerikanischen Piloten dürfen gemäß den neuesten Vorschriften, die nach dem Krieg aufgestellt wurden, beispielsweise schon vierundzwanzig Stunden vor dem Flug keinen Alkohol zu sich nehmen. Aber wir brauchen gar nicht so weit gehen, denn auch unsere SBB verbietet dem Fahrpersonal drei Stunden vor und auch während der Fahrt die Einnahme von alkoholischen Getränken.»

Damit die Piloten leistungsfähiger sind, weniger rasch ermüden und sich nach den Flügen rascher erholen, ist ihnen auch die Weisung erteilt worden, wenn immer möglich zwei Stunden vor dem Flug nicht zu rauchen. Auch wird verlangt, daß sie sich ausruhen, frühzeitig zu Bett gehen, so daß ihnen mindestens sieben Stunden Schlaf zur Verfügung stehen.

Es ist erfreulich, wie sich diese Erkenntnisse über Ermüdung, Nikotin und Alkohol und ihre Auswirkungen auf das Fliegen bei unse-

ren Militärpiloten eingeprägt haben. Die Befolgung dieser Vorschriften ist den meisten in Fleisch und Blut übergegangen. Sie wissen, daß es nicht nur zu ihrem Wohle, sondern auch zu dem ihrer Kameraden geschieht.

Verfranzt

Mit dem Ausdruck «sich verfranzen» hat es eine besondere Bewandtnis. Er wird eigentlich nur in der Fliegersprache verwendet und heißt soviel wie: sich verfliegen. Seine Herkunft hat er aus dem Ersten Weltkrieg, wo die Deutschen den Piloten allgemein als «Emil» und die Beobachter als «Franz» bezeichneten. Wenn sich nun so ein Flugzeug irgendwo verflog, so war natürlich der Franz, das heißt der Beobachter, schuld, und daher hatte man sich verfranzt.

Es ist auch heute noch leicht – ja viel leichter als früher – sich mit dem Flugzeug zu verfranzen, denn wenn man bedenkt, daß sich unter dem Piloten das Gelände mit einer Geschwindigkeit von rund 250 Meter pro Sekunde abrollt, so braucht es eine große Aufmerksamkeit und Geländekenntnis, nebst der Steuerung des Düsenjägers und der Überwachung der Instrumente auch noch auf die Geographie zu achten und stets zu wissen, wo man sich befindet.

Ich kann es daher jenem Düsenjägerpiloten gut nachfühlen, der nach einigen Stech- und Steigflügen, nach Angriffsübungen, die ihn mit seinem Patrouillenführer bis in Bodennähe und im nächsten Augenblick bis auf 5000 Meter Höhe geführt hatten, bald gegen Süden fliegend, bald die Sonne im Rücken, sich drehend, im Sturzflug in die Tiefe sausend, aufziehend, Beschleunigungen ertragend, abstechend, wieder drehend, wendend – plötzlich den Anschluß an seinen Führer verlor. Außerdem: wo befand er sich?

Er zog in die Höhe, um bessere Übersicht zu besitzen. Zugleich rief er seinen Führer an und dieser vereinbarte mit ihm ein Rendez-vous über Gstaad in 4000 Meter Höhe. Aber dieses Zusammentreffen fand nicht statt, denn in dem Gewirr von Tälern, Hügeln, Bergen, Wäldern und Flüssen ließ sich diese Ortschaft nicht ausmachen. Auch ein zweites Treffen über einem anderen Ort kam nicht zustande.

Dem Piloten wurde es ungemütlich, denn auch der Treibstoffvorrat ging langsam zur Neige. Er konnte sich einfach nicht mehr in der Geographie zurechtfinden. Er stieg auf 9000 Meter Höhe, weil oben der Petrolverbrauch bedeutend geringer ist als in Bodennähe. Damit vermochte er sich länger in der Luft zu halten und würde Zeit finden, seinen Standort genau zu bestimmen.

Schließlich fragte er mittels Funk einen der Flugplätze an und verlangte Peilung. Er bekam die Zahl, aber o Schreck! Er befand sich – wie er auf Grund der Peilung feststellen mußte – nicht mehr in der Schweiz, sondern südlich des Wallis. Deshalb hatte er das Gelände unter sich so sonderbar und unbekannt gefunden!

Im selben Moment setzte das Triebwerk aus. Kein Treibstoff mehr. Eine Rückkehr zum Heimatflugplatz war nicht mehr möglich. Rasch sank das Düsenflugzeug. Der Höhenmesser spulte die Zahlen im Eiltempo ab: 7200 Meter ... 5500 ... 3800 ... 2000 Meter ...

Der Pilot fand keinen Flugplatz, auf dem er seinen Düsenjäger hatte absetzen können. Doch war er wenigstens dem gebirgigen Gelände entronnen.

Eine Ebene lag vor ihm, mit Rebstöcken bepflanzt und mit Wiesen. Dorthin lenkte er seinen flügellahmen Kahn. Rasch repetierte er die Notmaßnahmen, die bei einer solchen Landung zu tun sind. Doch schon setzte das Flugzeug auf, schlug in die Reben, schmiß sie auseinander, schlitterte auf dem Boden vorwärts und warf sich in einen Graben ...

Nicht jedes Verfranzen endet so. Aber es kam diesen Piloten teuer genug zu stehen: er wurde – wenn auch nur leicht – verletzt, das Flugzeug war nicht mehr zu gebrauchen und beide befanden sich in ... Italien.

Angst

Hptm. O war ein großer Politiker und Ratsherr. Sprachgewandt und mit wohltönender Stimme hielt er während des Mittagessens (und meistens auch in andern Zwischenzeiten) uns Offizieren einen Vortrag über die Sanierung der Privatbahnen. Ich beneidete ihn um die Kraft seiner Überzeugung. Die Sicherheit und Gewandtheit, mit der er die Sache vortrug, brachte ihm überall Bewunderung ein. Furchtlos hieb er jeweils in die Diskussion ein, und sein scharfes Urteil war oft gefürchtet.

Zu Beginn des Nachmittagsdienstes eröffnete uns der Kurskommandant, daß wir am folgenden Vormittag mit einem Transportflugzeug die rekognoszierten Stellungen überflie-

gen würden. Die Nichtflieger freuten sich darauf; für mich war es nichts Neues.

In der Pause nahm mich Hptm. O. auf die Seite. Er sah blaß und nervös aus. Vorbei und weggewischt waren Selbstsicherheit, Mut und Entschlossenheit. Ich kannte ihn kaum mehr. Er hielt mich am Arm fest und fragte: «Du, was ist's für eine Maschine? Ist man in ihr auch sicher genug? Ist noch keine abgestürzt? Kann uns sicher nichts passieren?»

Ich versuchte ihn zu beruhigen. Aber je mehr es dem morgigen Tag entgegenging, um so größer wurde seine Angst. Mutlos und zusammengefallen fand ich ihn abends in einer Ecke des Restaurants. Er weinte beinahe. «Ich will doch noch leben! Zuhause habe ich Frau und Kinder. Ich darf mir nicht vorstellen, was geschehen würde, wenn das Flugzeug abstürzte. Es ist furchtbar. Ich möchte nicht sterben.»

Ich hatte noch nie einen Menschen angetroffen, der so sehr um sein Leben bangte. Und dabei stand uns doch ein harm- und gefahrloser Flug bevor. Alle Einwände meinerseits schlug er in den Wind. Er glaubte, daß ihm der Tod bevorstehe, sobald er das Flugzeug betrete und es sich mit ihm in die Luft hebe.

Dieser am Boden und in der Öffentlichkeit sonst mutige Mann mußte sich in einem besonderen Zustand befunden haben. Ich befürchtete, er würde krank werden oder gar einen Nervenzusammenbruch erleiden. Er begab sich dann aber mit einer starken Schlafpille ins Bett. Für den morgigen Tag versprach ich ihm ein Mittel, das ihn beruhigen würde. Ich selber brauchte es hin und wieder bei Flügen, wo es wirklich ungemütlich zu und her ging. Aber das durfte ich ihm in diesem Zustand nicht gestehen.

Die Angst ist die getreue Begleiterin des Fliegers. Manchmal bleibt sie unbemerkt in seinem Unterbewußtsein. Oft aber steigt sie empor und bedrängt den Piloten; dann öffnen sich in gespannter Wachheit seine Augen, der Mund schließt sich hinter aufeinandergebissenen Zähnen und die feuchten Finger umkrampfen den Steuerknüppel. Doch die wenigsten Flieger gestehen ihre Angst ein; sie geben sich nach außen gelassener als sie innerlich sind. Ich kenne einen Piloten, der vor jedem Flug betet, obgleich er es sonst nicht tut. Ich weiß von anderen, die nach ihrem Flug die Hosen wechseln mußten.

Dann kam der Morgen und die Fahrt zum Flugplatz. Der Zustand von Hptm. O. hatte sich nicht gebessert.

«Warum gehst du nicht zum Kommandanten und läßt du dich vom Flug dispensieren?» fragte ich ihn.

Er schüttelte verzweifelt den Kopf. Ich wußte warum: die Furcht, man würde ihn deswegen schlecht qualifizieren und damit nicht befördern, trieb ihn wie von einer Peitsche gepeinigt voran. Und in der Tat, ich mußte mich fragen, ob er auch den schlimmen Anforderungen des Krieges genügen würde. Er befand sich zwischen Hammer und Amboß: Fliegen war gefährlich, doch desertieren wäre ehrlos gewesen.

Merkwürdig, wie Menschen oft sind. Man bildet sich ein, etwas zu sein, und doch ist man jemand anders.

Ich verschaffte Hptm. O. einen guten Platz nahe der Türe und setzte mich neben ihn. Er klammerte sich an der Sitzlehne fest, und als das Flugzeug den Boden verließ, fragte er mich, ohne den Kopf zu drehen und ungläubig, weil noch nichts Schreckliches geschehen war: «Sind wir nun in der Luft?»

Ich bejahte es und versuchte ihm zu erklären, welche Dörfer und Flüsse unter uns seien. Aber er saß starr wie eine Bildsäule dort, und nicht einmal mit seinen Augen wagte er einen Seitenblick auf das Fenster, aus Angst, die Tiefe unter sich sehen zu müssen. Der Flug war für ihn eine Qual.

«Wenn du nicht genügend Selbstbewußtsein hast, das dir die Angst und Furcht nimmt, verfügst du nicht wenigstens über ein klein bißchen Vertrauen? Vertrauen in das Flugzeug oder in den Piloten, der es steuert?»

Er schaute mich ungläubig an. Vertrauen? mag er sich gefragt haben, warum soll ich Vertrauen haben, wo es mir doch so elend ist?

So blieb er bis zum Ende des Fluges. Anderntags hatte er sich von seinem Schock erholt. Er war wieder der alte, redegewandte Mann. Angst? Pah . . .!

Ich blickte ihn von der Seite an und machte mir Gedanken darüber, wie schnell doch Angst die Menschen befallen und sie zu Feiglingen machen kann. Aber – gibt es nicht auch umgekehrt Fälle, wo die Gewohnheit Feiglinge zu Mutigen macht? Gehörte ich etwa zu diesen?

Zufälligkeiten?

Daß es Menschen gibt, die auserwählt sind, damit sich an ihnen das Schicksal erfülle, glaubte ich nicht – bis jenes besondere Ereig-

nis eintrat, das mir einen teuren Freund und Fliegerkameraden raubte.

Im Sommer 19 . . startete E. mit einem Trainingsflugzeug auf einem unserer Flugplätze. Gleich nach dem Abheben setzte der Motor aus und der Pilot versuchte, sein Flugzeug auf einer Wiese zur Notlandung zu bringen. Im letzten Moment bemerkte er die Drähte einer elektrischen Leitung, zog hoch, wodurch die Maschine in Geschwindigkeitsverlust geriet und abschmierte. Sie schlitterte über das flache Bord eines Flüßchens ins knietiefe Wasser. Der Pilot entstieg dem Flugzeug mit einem leichten Schock und nur geringfügigen Verletzungen.

Ein halbes Jahr später hatte sich derselbe Pilot E. zu einer Besichtigung auf einen Flugplatz in die Innerschweiz zu begeben. Was aber mag ihn bewogen haben, drei Flugkameraden anzufragen, ob sie ihn begleiten möchten? Wußte er, was sich vorbereitete, welchem Geschick er entgegenflog? Suchte er, weil er sich selbst nicht stark genug fühlte, Unterstützung, Hilfe? Oder handelte er aus dem Unterbewußtsein heraus, sich selbst der inneren und tieferen Ursache dieses Hilfesuchens nicht bewußt?

Er fragte den ersten (was sonst nicht seine Art war): «Haben Sie keine Lust, mit mir nach M . . . zu fliegen?» Aber dieser schüttelte den Kopf und antwortete, er könne sich wegen dienstlicher Verrichtungen nicht freimachen.

Dann wandte er sich an einen andern Flugkameraden. Sein Wunsch, aus Angst, er könnte ihm abgeschlagen werden, trug schon bestimmtere Form in sich: «Kommen Sie mit mir nach M . . .!» Aber auch dieser Offizier war verhindert.

Jetzt suchte sich E. einen gleichalterigen Kameraden aus und bat ihn inständig, mit ihm nach M. zu fliegen. «Grund?» fragte dieser. – «Oh, einfach um mich zu begleiten.» – Sein Gegenüber schaute ihn erstaunt an und antwortete: «Leider keine Zeit. Außerdem bin ich heute körperlich schlecht disponiert; ein Eiterzahn.» – E. verlegte sich nochmals aufs Bitten, aber der andere blieb bei seinem Entschluß.

Dreimal eine Absage! Ist das nicht ein deutlicher Wink? E. ist enttäuscht und traurig. Alle haben ihn verlassen. Gerade jetzt, wo er Hilfe nötig gehabt hätte. Aber es gibt kein Auskneifen. Er muß seinen Weg vorwärts gehen, auch wenn er schwer und dunkel ist.

E. fliegt von Dübendorf weg. Allein. Der Überflug vollzieht sich in Ordnung. Nach dem Mittagessen auf dem andern Flugplatz will er wieder zurückfliegen. Er klammert sich an die Maschine eines anderen Piloten, der an ihm vorbeirollt, während die seine eben erst am Stand zu drehen begonnen hat.

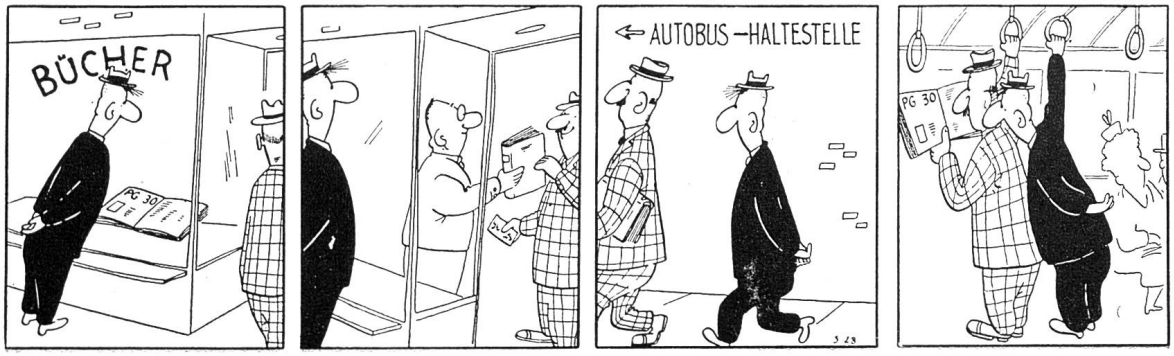
Was mag ihn dazu bewogen haben? Dasselbe Gefühl wie vorher? Es besteht doch gar kein Grund, sich ihm anzuschließen! Die Flugwege und Ziele sind ja nicht die gleichen.

Aber er tut es dennoch. Sein Trainingsflugzeug erscheint hinter dem anderen beim Start und hebt an. Doch die Distanz zwischen ihm und dem Vorausflugzeug wird immer größer. Da – die erste schreckliche Feststellung: der Motor zieht nicht recht. Das Flugzeug will und will nicht an Höhe und Fahrt gewinnen. Und nun setzt der Motor ganz aus. Der Propeller steht bockstill.

E. mag das mit Entsetzen konstatiert haben. Zugleich taucht blitzhaft jene Erinnerung an

---

Bilder ohne Worte



die Notlandung vor einem halben Jahr auf. Wie war es damals? Motorpanne nach dem Start – Geschwindigkeitsverlust – elektrische Leitung – Fluß. Nein, nicht mehr dasselbe erleiden! Nur kein Geschwindigkeitsverlust! Geschwindigkeit ist das halbe Leben des Fliegers.

Er wendet sein Flugzeug, weil es sonst zu einer Katastrophe führte, denn geradeaus vor ihm ist der See. Steil und eng eingedreht! Nun geht's wenigstens dem Flugplatz zu. Aber es reicht nicht mehr dorthin, denn die Flughöhe ist zu gering. Er muß sich die nächste Wiese als Notlandeplatz auswählen. Er denkt auch gewiß daran, diesmal mit mehr Geschwindigkeit aufzusetzen.

Dann touchiert das Flugzeug die Wiese. Aber diesmal ist die Geschwindigkeit zu groß. Ein Rad wird abgeschert und die Maschine schnellt wie ein auf das Wasser geprellter Stein hoch. Sie fliegt gegen die elektrische Fahrleitung der Bahn zu, verliert dort einen Flügel und stürzt in den nahen Fluß. Rasch und herrisch nimmt der Tod dem Piloten das Steuer aus der Hand.

Als ich von diesem tragischen Geschehen hörte, griff ich mir an den Kopf. Welche Synchronisation des Geschehens! Beidesmal Motorpanne nach dem Start. Beidesmal Notlandung, elektrische Leitung als Hindernis und Ende im Fluß. Welch ungeheuerliche Duplizität! Oder sind es nur lauter Zufälligkeiten?

Je mehr ich darüber nachdenke, um so eher glaube ich, daß es nicht Zufälligkeiten waren. Eine stärkere Macht hatte hier eingegriffen. E. mußte das Kommende gefühlt haben. Voller Vorahnungen trat er den Flug an. Das war der Grund, weshalb er sich Begleiter suchte. Aber er mußte diesen Weg allein gehen. Alles Schwere muß allein getan werden.

Saint Exupéry hat das so schön für seinen Freund Mermoz ausgesprochen, der im Südatlantik verschollen war: «Das Schicksal hat gesprochen und gegen sein Urteil gibt es keine Berufung. Eine eiserne Hand hat das Flugzeug zu seiner Vernichtung gelenkt. Das Urteil ist gefällt. Mermoz war hinter seiner Arbeit zur Ruhe gegangen, wie der Erntearbeiter sich in den Schatten der Garben ausstreckt, die er so treulich gebunden hat.»

Auch E. war hinter seiner Arbeit zur Ruhe gegangen.

Alte Liebe zum Fliegen

Dem Flieger ergeht es wie einem alten «Rösseler», den die langjährige Verbundenheit zum Pferd schon zu sehr an dieses Tier gekettet hat. Auch er vermag sich nicht mehr oder nur schwer zu lösen. Das Fliegen hat lange Zeit seine Gedanken beschäftigt, seine Sinne erfüllt und geschärft und seine Erlebniswelt bereichert. Und nun soll er all dies aufgeben und missen?

Vielleicht wird ihm diese Entscheidung, das Fliegen endgültig aufzugeben, erleichtert durch einen kurzen Federstrich, der ihn im Flugdienst einstellt. Oder, gedrängt durch die Unruhe seiner Frau, gibt er selbst den Abschied ein. Die meisten aber können sich nicht lösen und bleiben dabei.

Worin liegt denn das Besondere des Fliegens? Ist es das Wagnis, das Sich-in-die-Gefahr-Begeben, das man mit jedem Flug unternimmt? Oder ist es die gewaltige Erlebniswelt, die sich plötzlich für den seit Jahrtausenden an den Boden gehefteten Menschen im Flugzeug zwischen Erde und Himmel auftut?

«Man entdeckt keine neuen Erdteile, ohne den Mut zu haben, alle Küsten aus den Augen zu verlieren», schreibt André Gide. Jeder Flug ist ein solches Wagnis. Man verläßt die sichere Erde, begibt sich in Gefahr, nimmt das Risiko bewußt in Kauf. Dazu braucht es Mut und Entschlossenheit. Aber welche Bereicherung man dafür empfängt! Gerade deshalb, weil sie angereichert ist mit Todesgefahr und Wagemut, ist sie so tief und kraftvoll. Man entdeckt nicht nur sich selbst, den Menschen, im Bestehen dieser Proben, sondern auch andere Welten. Das sagt auch Saint Exupéry: «Das Flugzeug ist wohl eine Maschine – indes welch ein unendlich fein empfindendes Gerät! Ihm verdanken wir die Entdeckung des wahren Gesichts unserer Erde. Jahrhundertelang hatten uns die Straßen getäuscht. Das Fenster am Führersitz ist die Linse eines Mikroskopes, und mit neuen Augen lesen wir darin die Weltgeschichte.»

Das ist das Fliegen: was in jungen Jahren mit himmelstürmender Begeisterung getan wurde, wird später, geläutert durch erlebte Gefahr und angereichert durch Geschautes und Erlebtes, zur reifen, beständigen Liebe ... der Liebe zum Fliegen, die durch nichts ersetzt werden kann.